Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 7.

(Nr. 4169.) Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend die Anlage einer Eisenbahn von Weißenfels über Dürrenberg nach Leipzig und den hierauf bezüglichen Nachtrag zum Statute der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. Vom 19. Februar 1855.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc. rc.

Nachdem die Thüringische Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung vom 28. Oktober 1851. auf Grund der §§. 3. und 31. des von Uns unterm 20. August 1844. bestätigten Statuts (Gesetz-Sammlung für 1844., Seite 419. ff.) beschlossen hat, ihr Unternehmen auf die Herstellung einer Eisenbahn von Weißenfels nach Leipzig auszudehnen, wollen Wir mit Rücksicht auf den am 6. März 1848. mit der Königlich Sächsischen Regierung abgeschlossenen Vertrag, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Weißenfels und Leipzig betreffend, zur Anlage dieser Eisenbahn in der Richtung von Weißenfels resp. Corbetha über Dürrenberg zur Grenze des Königreichs Sachsen, sowie zur Erhöhung des Anlagekapitals der Gesellschaft um den Betrag von drei Millionen Thalern Unsere landesherrliche Genehmigung hierdurch ertheilen und den anliegenden Nachtrag zu dem Gesellschafts-Statute hiermit bestätigen, indem Wir zugleich bestimmen, daß die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, nebst den besonderen Bestimmungen und Maaßgaben, welche in dem obengedachten Staatsvertrage vom 6. März 1848. enthalten sind, auf das gegenwärtige Unternehmen Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Genehmigung und Bestätigung ist nebst dem obengedachten Nachtrage zum Gesellschafts-Statut und dem mehrgedachten Staats-Vertrage vom 6. März 1848. durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Gegeben zu Berlin, den 19. Februar 1855.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. Simons. v. Bodelschwingh.

Ausgegeben zu Berlin den 13. März 1855.

Vertrag zwischen Preußen und Sachsen,

die

Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Weißenfels und Leipzig

betreffend.

Vom 6. März 1848.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Sachsen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen Schlesien und Sachsen einerseits und Thüringen und dem westlichen Deutschland andererseits auf einem kürzeren Wege zu vermitteln und thunlichst zu erleichtern, haben zum Zwecke der Vereinigung über ein solches Unternehmen und Behufs der Feststellung der sich darauf beziehenden Verhältnisse Bevollmächtigte ernannt, und zwar:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Karl Ludwig Gustav Borck, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adlerordens dritter Klasse mit der Schleife u. s. w.,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Friedrich Albert Immanuel Mellin, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adlerordens dritter Klasse mit der Schleife und des eisernen Kreuzes zweiter Klasse u. s. w.,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath August Ludwig von der Reck, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adlerordens vierter Klasse;

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Karl Ludwig Kohlschütter, Ritter des Königlich Sächsischen Civil-Verdienstordens u. s. w.,

welche, nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Sächsische Regierung sind übereingekommen, den Bau einer Eisenbahn, welche zwischen der Thüringischen Eisenbahn einerseits und den in Leipzig ausmündenden Eisenbahnen andererseits eine unmittelbare Verbindung herstellen soll, zu gestatten und zu befördern.

Artikel 2.

Die Königlich Preußische Regierung, von dem Grundsatze ausgehend, daß das Unternehmen wesentlich als ein Preußisches zu betrachten sei, erklärt sich demgemäß bereit, mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, von welcher bereits im beiderseitigen Einverständnisse die Vorarbeiten für die im Artikel 1. be-

bezeichnete Eisenbahnverbindung besorgt worden sind, die weiteren Verhandlungen wegen Ausführung derselben einzuleiten und der gedachten Eisenbahngesellschaft die Konzession dazu zu ertheilen, wogegen andererseits die Königlich Sächsische Regierung die Zusage ertheilt, die Thüringische Eisenbahngesellschaft auch zum Bau und Betrieb der dem Königlich Sächsischen Gebiete angehörigen Bahnstrecke zulassen zu wollen.

Artikel 3.

Die Königlich Preußische Regierung wird die schließliche Erklärung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft über die Ausführung des Unternehmens so bald als möglich herbeiführen und der Königlich Sächsischen Regierung unverweilt, spätestens bis zum 1. Oktober 1848., davon Mittheilung machen. Im Fall die Ausführung von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft nicht übernommen werden sollte, wird die Königlich Preußische Regierung einer anderen, zu diesem Zwecke zusammentretenden, in ihrem Gebiete domizilirenden Gesellschaft die Konzession ertheilen, welche in gleicher Weise, wie nach Artikel 2. die Thüringische Eisenbahngesellschaft, zum Bau und Betriebe der dem Königlich Sächsischen Gebiete angehörigen Bahnstrecke zugelassen werden soll.

Sollte die Thüringische Eisenbahngesellschaft die Ausführung der Bahn nicht übernehmen und bis zum 1. April 1849. eine andere Gesellschaft zu diesem Zwecke sich nicht gebildet haben, so wollen die hohen kontrahirenden Regierungen alsdann darüber weiter in Berathung treten, auf welche Weise das Unternehmen baldmöglichst zur Ausführung zu bringen sei.

Artikel 4.

Hinsichtlich der Zeit der Ausführung des Artikel 1. gedachten Unternehmens sind beide Regierungen darüber einverstanden, daß der zu konzessionirenden Gesellschaft dazu ein Zeitraum von drei Jahren, von Ertheilung der Konzession an gerechnet, vorgeschrieben werde.

Artikel 5.

Die mehrgedachte Eisenbahn soll von der Thüringischen Bahn unfern Weißenfels ausgehen und in der Richtung auf den Bahnhof der Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft bei Leipzig nach der zuletzt gedachten Stadt geführt werden, dergestalt, daß der Bahnhof der neuen Bahn seine Lage möglichst nahe bei dem Bahnhofe der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und mit demselben eine unmittelbare Schienenverbindung erhält.

Die noch von weiterer Erörterung abhängige gemeinschaftliche Festsetzung des Grenz-Uebergangspunktes bleibt vorbehalten.

Artikel 6.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojekts innerhalb jedes Staatsgebiets bleibt der betreffenden Regierung überlassen. Die Königlich Preußische Regierung wird zu dem Ende dafür Sorge tragen, daß die von der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft bereits besorgten Vorarbeiten, soweit sie das Königlich Sächsische Staatsgebiet betreffen, nebst sämmtlichen

lichen Unterlagen, der Königlich Sächsischen Regierung demnächst Behufs der erforderlichen Prüfung mitgetheilt werden.

Artikel 7.

Sowie überhaupt die Weißenfels-Leipziger Bahn, ohne Unterschied des Staatsgebiets, hinsichtlich der technischen Ausführung und des Betriebes als ein Ganzes zu behandeln ist, so ist man insbesondere übereingekommen, daß die Spurweite, in Uebereinstimmung mit derjenigen, welche für alle übrigen Preußischen und Sächsischen Eisenbahnen angenommen worden, vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen, und daß der Unterbau sofort durchgängig in der für ein doppeltes Schienengeleis erforderlichen Kronenbreite, übereinstimmend mit der der Thüringischen Bahn, ausgeführt werden soll.

Artikel 8.

Die hohen kontrahirenden Regierungen wollen nach näherer Verständigung unter einander dafür Sorge tragen, daß bei Feststellung der Fahrpläne das Ineinandergreifen der Fahrten auf den verschiedenen Bahnen zwischen Dresden und dem westlichen Endpunkte der Thüringischen Eisenbahn gesichert und die Fahrten jedenfalls so eingerichtet werden, daß von Dresden bis zum westlichen Endpunkte der Thüringischen Eisenbahn und in entgegengesetzter Richtung täglich wenigstens einmal eine zusammenhängende Beförderung ohne Aufenthalt auf den Stationen, soweit solcher nicht durch die Natur des Betriebes bedingt wird, stattfinde.

Sollte sich zur Erreichung dieses Endzweckes oder überhaupt im Interesse des öffentlichen Verkehrs die Einrichtung von Nachtfahrten auf der einen oder der anderen der betheiligten Bahnen nöthig machen, so werden die kontrahirenden Regierungen auf die geeigneten Maaßregeln Bedacht nehmen, um die betreffenden Bahnverwaltungen dazu anzuhalten.

Artikel 9.

Der Tarif für die Fahrpreise auf der Weißenfels-Leipziger Eisenbahn soll zu den Fahrpreisen der auf beiden Seiten anstoßenden Bahnen in ein angemessenes Verhältniß gebracht, auch in keinem Falle auf einen höheren Reinertrag, als zehn Prozent des Anlagekapitals, berechnet werden.

Artikel 10.

Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll weder hinsichtlich der Beförderungspreise, noch der Zeit der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden.

Artikel 11.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu beiderseits kompetenten Behörden in Gemäßheit des für jedes Staatsgebiet besonders zu publizirenden

Bahnpolizei-Reglements nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen gehandhabt werden, über welche sich beide hohe kontrahirende Regierungen unter Zugrundelegung der für die Thüringische Eisenbahn in dieser Hinsicht bereits getroffenen Bestimmungen gegenseitig verständigen werden.

Artikel 12.

Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß die wegen Handhabung der Paß- und Fremdenpolizei bei Reisen mittelst der Eisenbahnen unter ihnen theils schon vertragsmäßig bestehenden, theils noch zu verabredenden Bestimmungen auch auf die Eisenbahn von Weißenfels nach Leipzig Anwendung finden sollen.

Artikel 13.

In Betreff der Postverhältnisse ist man übereingekommen, daß den Königlich Preußischen Postsendungen jeglicher Art, sie mögen in Briefen, Geldern oder Packeten bestehen, welche mit Benutzung der Eisenbahn zwischen Leipzig und Weißenfels durch das Königlich Sächsische Gebiet gehen können, der ungehinderte Transit durch das Königreich Sachsen gegen Entrichtung einer angemessenen Transitvergütung so lange gewährt werde, als der Postbetrieb auf der in Rede stehenden Eisenbahn stattfinden wird.

Ueber die Höhe dieser an die Königlich Sächsische Postkasse zu entrichtenden Transitvergütung, sowie über die nach Eröffnung der Eisenbahn von Weißenfels nach Leipzig etwa nöthig werdenden Veränderungen der gegenseitigen Posteinrichtungen, wird zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen eine besondere Vereinbarung getroffen werden.

Artikel 14.

Um von der eben gedachten Eisenbahn geeignetenfalls auch für Zwecke der Militairverwaltung den entsprechenden Gebrauch machen zu können, ist verabredet worden, daß bei Ertheilung der Konzession zum Bau und Betriebe der gedachten Bahn in dieser Hinsicht von folgenden Grundsätzen ausgegangen werden soll:

1) Für alle Transporte von Militairpersonen oder Militaireffekten, welche für Rechnung der Königlich Preußischen oder der Königlich Sächsischen Militairverwaltung auf der Eisenbahn von Weißenfels nach Leipzig bewirkt werden, wird den beiderseitigen Militairverwaltungen hinsichtlich der Beförderungspreise gegenseitig völlige Gleichstellung zugesichert, dergestalt, daß die Bezahlung dafür an die Eisenbahnverwaltung nach ganz gleichen Sätzen erfolgen soll.

2) Wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände auf Anordnung der Königlich Preußischen oder der Königlich Sächsischen Regierung größere Truppenbewegungen auf der mehrgedachten Eisenbahn stattfinden sollten, so liegt der Verwaltung der letzteren ob, für diese und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militaireffekten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind,

sind, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte alle Transportmittel, die der ungestört fortzusetzende regelmäßige Dienst nicht in Anspruch nimmt, zu verwenden und, so weit thunlich, hierzu in Stand zu setzen, nicht minder die mit Militairpersonen besetzten und die mit Militaireffekten beladenen, von einer anstoßenden Bahn kommenden Transportfahrzeuge auf die eigene Bahn, vorausgesetzt, daß diese dazu geeignet sind, zu übernehmen, auch mit den disponiblen Lokomotiven weiter zu führen. Die Leitung aller solcher Transporte bleibt jedoch lediglich dem Dienstpersonal der Bahnverwaltung überlassen, dessen Anordnung während der Fahrt Folge zu leisten ist.

Hinsichtlich des an die Eisenbahnverwaltung zu entrichtenden Fahrgeldes tritt wie unter Nr. 1. eine völlige Gleichstellung der beiderseitigen Militairverwaltungen ein.

3) Die hohen kontrahirenden Regierungen sind übrigens darüber einverstanden, daß einer jeden auf der Eisenbahn von Weißenfels nach Leipzig, sowie in entgegengesetzter Richtung, durch das Gebiet des anderen Theiles zu bewirkenden Truppensendung die herkömmliche Anzeige und Vernehmung mit der betheiligten Regierung binnen angemessener Frist vorausgehen müsse. Im Falle außerordentlicher Dringlichkeit, wo ohne Gefährdung des Zweckes eine vorgängige Vernehmung mit der betheiligten Regierung nicht zu bewirken sein würde, wollen jedoch die hohen Regierungen es geschehen lassen, daß von dieser Anzeige und Vernehmung ausnahmsweise abgesehen werde, wogegen auch in solchen Fällen der Absendung der Transporte unter allen Umständen eine Anzeige an die betheiligte Regierung oder an die nach Befinden deshalb mit Anweisung zu versehenden betreffenden Provinzialbehörden vorangehen soll.

Artikel 15.

Was den im Königlich Sächsischen Staatsgebiete gelegenen Theil der Bahn von der Landesgrenze bis Leipzig anlangt, so ist man im Allgemeinen darin einverstanden, daß rücksichtlich des Baues und Betriebes dieser Bahnstrecke die im Königreiche Sachsen wegen der Eisenbahnunternehmungen bestehenden allgemeinen gesetzlichen Vorschriften und administrativen Grundsätze gleichmäßig Anwendung finden sollen, insofern nicht der Umstand, daß die fragliche Bahnstrecke mit dem im Königlich Preußischen Gebiete gelegenen Theile der Bahn von Weißenfels nach Leipzig ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, zu Abweichungen Anlaß giebt.

Im Einzelnen ist man hiebei über folgende Punkte übereingekommen:

Artikel 16.

Die Königlich Sächsische Regierung wird, nach vorgängiger Prüfung der technischen Vorarbeiten und erfolgter Feststellung des Bauprojektes (Artikel 6.), das Expropriationsgesetz vom 3. Juli 1835. sammt den zu dessen Ausführung erlassenen Verordnungen für die Sächsische Strecke der Weißenfels-Leipziger Bahn mittelst besonderer Verordnung in Wirksamkeit setzen. Die Gesellschaft hat demnach in Beziehung auf die zwangsweise Erwerbung des

Grundes

Grundes und Bodens, sowie die sonst mit der Bauführung zusammenhängenden Verhältnisse, die nämlichen Befugnisse und Obliegenheiten, wie andere Eisenbahngesellschaften im Königreiche Sachsen.

Artikel 17.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man darüber einverstanden, daß die von der Königlich Preußischen Regierung zu veranlassende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der Königlich Sächsischen Regierung nicht erforderlich sei.

Artikel 18.

Die auf der im Königreiche Sachsen belegenen Bahnstrecke stationirten Aufsichts- und Betriebsbeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den betreffenden Königlich Sächsischen Behörden in Pflicht zu nehmen. Die Bahnverwaltung wird bei Anstellung der den unteren Kategorien des Bahnpersonals angehörigen Beamten, welche innerhalb des Königlich Sächsischen Staatsgebietes ihren festen Wohnsitz haben sollen, solche Bewerber, welche Angehörige des Königreichs Sachsen sind, bei gehöriger Befähigung vorzugsweise berücksichtigen.

Artikel 19.

Mit Rücksicht auf die in den Artikeln 2. und 3. getroffene Verabredung, wonach die Thüringische Eisenbahngesellschaft oder diejenige Preußische Eisenbahngesellschaft, welche die Ausführung der Bahn von Weißenfels bis Leipzig unternehmen wird, auch zum Bau und Betriebe der dem Königlich Sächsischen Gebiete angehörigen Bahnstrecke zugelassen werden soll, leistet die Königlich Sächsische Postverwaltung zu Gunsten der Königlich Preußischen Postverwaltung für die oben erwähnte Bahnstrecke auf die Ausübung aller derjenigen Vorrechte und Befugnisse Verzicht, welche derselben der betreffenden Eisenbahngesellschaft gegenüber gesetzlich zustehen, dergestalt, daß es der Königlich Preußischen Regierung überlassen bleibt, das Verhältniß der dortigen Postanstalt zu der Eisenbahngesellschaft hinsichtlich jener Bahnstrecke nach eigenem Gutdünken zu ordnen.

Artikel 20.

Die Königlich Sächsische Regierung behält sich das Recht vor, die innerhalb ihres Gebiets gelegene Bahnstrecke nebst allem zu der Bahn selbst zu rechnenden Zubehör nach Verlauf von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn, in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, jederzeit gegen Erstattung des Anlagekapitals zu erwerben. Für diesen Fall soll jedoch der Betrieb auf dieser Strecke gegen ein näher zu vereinbarendes Bahngeld derjenigen Bahnverwaltung verbleiben, welche denselben bis dahin hatte.

Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben sollte, soll von dem ursprünglichen Anlagekapital, nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze, ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

 Ar-

Artikel 21.

Für den Fall, daß von Seiten der Königlich Sächsischen Regierung auf deren Gebiet der Anschluß von Seitenbahnen für angemessen erachtet würde, wird die Königlich Preußische Regierung der Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auferlegen, solchen nicht nur zu gestatten, sondern auch die auf diesen Seitenbahnen gangbaren Bahnwagen, falls sich solche für die Weißenfels-Leipziger Bahn eignen, am Anschlußpunkte gegen eine zu vereinbarende Vergütung zur Weiterbeförderung zu übernehmen und dahin zurückzuführen.

Artikel 22.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Bahnstrecke, soweit sie das Königlich Sächsische Gebiet berührt, der Krone Sachsen ausschließlich vorbehalten.

Da demgemäß den Königlich Sächsischen Behörden die Kompetenz zur Untersuchung und Bestrafung aller innerhalb des Königlich Sächsischen Gebiets vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derselben betreffenden Polizei- und Kriminalvergehen zusteht, so wird von der Königlich Preußischen Regierung die Vollstreckung der Straferkenntnisse nach Maaßgabe der unterm 14. Oktober / 29. November 1839. abgeschlossenen Konvention zugesichert.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich damit einverstanden, daß die betreffende Eisenbahngesellschaft wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Eisenbahnanlage auf Sächsischem Gebiete oder des Betriebes derselben gegen sie erhoben werden möchten, sich der Königlich Sächsischen Gerichtsbarkeit und den Königlich Sächsischen Gesetzen zu unterwerfen habe.

Artikel 23.

Die Königlich Sächsische Regierung wird zur Handhabung des ihr über das Unternehmen, so weit es innerhalb des Königreichs Sachsen zur Ausführung kommt, zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechts einen beständigen Kommissar bestellen, welcher die Beziehungen der Königlich Sächsischen Regierung zur Eisenbahngesellschaft und zur Bahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vermitteln hat, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten durch die kompetenten Behörden geeignet sind.

Artikel 24.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung veranlaßt sein sollte, das Eigenthum der Eisenbahn von Weißenfels nach Leipzig selbst zu erwerben und den Betrieb auf selbiger für eigene Rechnung zu übernehmen, wird alsdann über die mit Rücksicht auf dieses veränderte Verhältniß sich als nothwendig oder wünschenswerth ergebenden Modifikationen der gegenwärtigen Uebereinkunft eine weitere Verständigung zwischen den kontrahirenden Regierungen stattfinden.

Artikel 25.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt

und

und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden so bald als möglich, spätestens aber binnen sechs Wochen bewirkt werden. Des zu Urkund ist derselbe von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 6. März 1848.

Carl Ludwig Gustav Borck.	Friedrich Albert Immanuel Mellin.	August Ludwig v. d. Reck.	Carl Ludwig Kohlschütter.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)

Nachtrag
zum Statut der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

§. 1.

Auf Grund des in der Generalversammlung vom 28. Oktober 1851. gefaßten Beschlusses wird das Unternehmen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft auf den Bau und Betrieb einer Zweigbahn ausgedehnt, welche zwischen der Thüringischen Eisenbahn einerseits und den in Leipzig ausmündenden Eisenbahnen andererseits eine unmittelbare Verbindung herstellen soll.

§. 2.

Das zur Ausführung und vollständigen Ausrüstung dieser Bahn, sowie zur entsprechenden Vermehrung der Betriebsmittel erforderliche Kapital wird auf drei Millionen Thaler Preußisches Kurant festgesetzt.

§. 3.

Die Beschaffung dieses Kapitals von drei Millionen Thalern erfolgt durch Ausgabe von 24,400 Stück Prioritäts-Obligationen, für deren Kreirung und Emission, sowie Verzinsung und Amortisation die Bedingungen durch ein besonderes Allerhöchstes Privilegium festgesetzt werden.

§. 4.

Auf das neue Bahnunternehmen findet das Statut der Thüringischen Eisenbahngesellschaft vom $\frac{3.}{5.}$ August 1844. gleichmäßig Anwendung.

Rücksichtlich der Verhältnisse des in dem Königlich Sächsischen Gebiete belegenen Theils der Weißenfels-Leipziger Bahn ist der zwischen der Königlich Preußischen und der Königlich Sächsischen Regierung unterm 6. März 1848. abgeschlossene Vertrag, so weit er in Betracht kommt, maaßgebend.

(Nr. 4170.) Privilegium wegen Emission von drei Millionen Thalern Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. Vom 19. Februar 1855.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen &c. &c.

Nachdem die Thüringische Eisenbahngesellschaft auf Grund des in der Generalversammlung vom 28. Oktober 1851. gefaßten Beschlusses darauf angetragen hat, ihr Behufs des Baues und der Ausrüstung einer Eisenbahn von Weißenfels nach Leipzig die Aufnahme einer Summe von drei Millionen Thalern durch Ausgabe von auf den Inhaber lautenden und mit Zinsscheinen versehenen Prioritäts-Obligationen zu gestatten, und Wir zur Anlage der gedachten Eisenbahn durch die Thüringische Eisenbahngesellschaft mittelst Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde vom heutigen Tage Unsere Genehmigung ertheilt haben, so wollen Wir in Berücksichtigung der Gemeinnützigkeit des neuen Unternehmens und in Gemäßheit des §. 2. des Gesetzes vom 17. Juni 1833. durch gegenwärtiges Privilegium die Emission der Prioritäts-Obligationen unter nachstehenden Bedingungen genehmigen:

§. 1.

Die zu emittirenden Obligationen werden in drei Abtheilungen A., B. und C., jede Abtheilung unter fortlaufenden Nummern nach dem sub A. beigeschlossenen Schema unter der Bezeichnung Serie III. auf farbigem Papier mit schwarzem Druck stempelfrei ausgefertigt.

Die erste Abtheilung (A.) umfaßt	
400 Stück zu 500 Rthlr. unter № 1. bis 400......	200,000 Rthlr.
die zweite Abtheilung (B.)	
4,000 Stück zu 200 Rthlr. unter № 1. bis 4000.....	800,000 =
die dritte Abtheilung (C.)	
20,000 Stück zu 100 Rthlr. unter № 1. bis 20,000...	2,000,000 =
Zusammen	3,000,000 Rthlr.

Mit diesen Prioritäts-Obligationen werden Zinskupons auf Papier von derselben Farbe der Obligationen, schwarz gedruckt, auf sechs Jahre ausgegeben und nach Ablauf dieser Zeit gegen Einreichung des mit zur Ausgabe kommenden Talons erneuert.

§. 2.

Sämmtliche nach §. 1. zu emittirende Prioritäts-Obligationen haben unter sich gleiche Rechte und werden jährlich mit vier und ein halb Prozent, vom Tage der Emission an gerechnet, verzinst. Während der Bauzeit bis zu dem nach §. 3. veröffentlichten Zeitpunkte geschieht die Verzinsung aus dem Bau-Kapital.

Die Zinsen werden in halbjährlichen Raten postnumerando nicht nur bei

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Erfurt, sondern auch nach näherer Bekanntmachung durch den Königlich Preußischen Staats-Anzeiger, die Weimarische Zeitung, die Gothaische privilegirte Zeitung und die Leipziger Zeitung in den an der Bahn belegenen Städten und in Berlin, Leipzig und Frankfurt a. M. gezahlt.

Zinsen von Prioritäts-Obligationen, deren Erhebung innerhalb vier Jahren von dem in dem betreffenden Kupon bestimmten Zahlungstage ab nicht geschehen ist, verfallen zum Vortheil der Gesellschaft.

Jeder Zinskupon ist ungültig, wenn die Vorderseite desselben durchkreuzt oder eine Ecke desselben abgeschnitten ist.

§. 3.

Die Prioritäts-Obligationen unterliegen der Amortisation durch Ausloosung. Zur Amortisation werden jährlich und zwar von dem vollen Jahre nach der Vollendung des Baues der Zweigbahn und der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke der Bahn ab mindestens ein halb Prozent des ausgegebenen Prioritäts-Obligationen-Betrages, sowie die nach dem Tilgungsplane ersparten Zinsen von den ausgeloosten Obligationen verwendet.

Die Auszahlung des Kapitalbetrages der zu amortisirenden Obligationen erfolgt am 1. Juli jeden Jahres, zum ersten Male am 1. Juli 1857. Der Thüringischen Eisenbahngesellschaft bleibt jedoch das Recht vorbehalten, unter Genehmigung der betheiligten drei hohen Staatsregierungen den Amortisationsfonds zu verstärken und dadurch die Tilgung dieser Prioritäts-Obligationen zu beschleunigen, auch dieselben durch die im §. 2. gedachten öffentlichen Blätter mit halbjährlicher Frist zu kündigen und durch Zahlung des Nennwerthes nebst den bis dahin aufgelaufenen Zinsen einzulösen, die Kündigung darf aber nicht vor dem 1. Januar 1860. geschehen. Ueber die erfolgte Amortisation wird den betreffenden Ministerien der betheiligten drei hohen Staatsregierungen alljährlich ein Nachweis eingereicht.

§. 4.

Die Inhaber der Prioritäts-Obligationen Serie III. sind auf Höhe der darin verschriebenen Kapitalbeträge und der dafür nach §. 2. zu zahlenden Zinsen Gläubiger der Gesellschaft und sollen als solche, wie denselben hiermit eingeräumt wird, vor den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft Serie I. und II. mit den dazu gehörigen Zinskupons ein ausschließliches Vorzugsrecht auf die von der Thüringischen Bahn nach Leipzig führende Zweigbahn mit sämmtlichen Zubehörungen haben.

Es ist zu dem Ende von der Direktion ein vollständiges Inventar der genannten Zweigbahn mit Zubehörungen aufzunehmen, welches alle drei Jahre einer Revision zu unterwerfen und den betheiligten drei hohen Staatsregierungen vorzulegen ist.

Demnächst sollen aber auch die Inhaber der gedachten Prioritäts-Obligationen Serie III. als Gläubiger der Thüringischen Eisenbahngesellschaft berechtigt sein, wegen ihrer Kapitalien und Zinsen, insoweit sie durch ihr Vorzugsrecht auf die genannte Zweigbahn nicht zur vollen Befriedigung gelangt sind,

sind, nach den Inhabern der Prioritäts-Obligationen Serie I. und II. zum Belauf von fünf Millionen Thalern an das gesammte übrige Vermögen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und an dessen Erträge sich zu halten.

§. 5.

Die Inhaber der Prioritäts-Obligationen sind nicht befugt, die Zahlung der darin verschriebenen Kapitalbeträge nebst Zinsen anders, als nach Maaßgabe des im §. 3. gedachten Amortisationsplans zu fordern, ausgenommen:

a) wenn ein Zinszahlungs-Termin länger als drei Monate unberichtigt bleibt;
b) wenn der Transport auf der genannten Zweigbahn oder auf der Thüringischen Hauptbahn länger als sechs Monate ganz aufhört;
c) wenn gegen die Eisenbahngesellschaft Schulden halber Exekution durch Abpfändung oder Subhastation vollstreckt wird;
d) wenn Umstände eintreten, die jeden anderen Gläubiger nach allgemeinen gesetzlichen Grundsätzen berechtigen würden, einen Arrestschlag gegen die Gesellschaft zu begründen; und
e) wenn die im §. 3. festgesetzte Amortisation nicht eingehalten wird.

In den Fällen a. bis inkl. d. bedarf es einer Kündigungsfrist nicht, sondern das Kapital kann von dem Tage ab, an welchem einer dieser Fälle eintritt, zurückgefordert werden, und zwar:

zu a. bis zur Zahlung des betreffenden Zinskupons;
zu b. bis zur Wiederherstellung des unterbrochenen Transportbetriebes;
zu c. bis zum Ablaufe eines Jahres nach Aufhebung der Exekution;
zu d. bis zum Ablaufe eines Jahres, nachdem jene Umstände aufgehört haben.

In dem sub e. vorgedachten Falle ist jedoch eine dreimonatliche Kündigungsfrist zu beobachten, auch kann der Inhaber einer Prioritäts-Obligation von diesem Kündigungsrechte nur innerhalb dreier Monate von dem Tage ab Gebrauch machen, wo die Zahlung des Amortisationsquantums hätte erfolgen sollen.

Bei Geltendmachung des vorstehend sub a. bis e. festgestellten Rückforderungsrechts sind die Inhaber der Prioritäts-Obligationen nur befugt, zunächst an die genannte Zweigbahn, im Falle der Nichtbefriedigung eventuell an das gesammte übrige bewegliche und unbewegliche Vermögen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft sich zu halten.

§. 6.

So lange nicht die sämmtlichen kreirten Prioritäts-Obligationen eingelöst sind, oder der zur Einlösung erforderliche Geldbetrag gerichtlich deponirt ist, darf die Gesellschaft keines ihrer Grundstücke, insoweit dasselbe zum Bahnkörper der Haupt- oder der genannten Zweigbahn, zu den daran gelegenen Bahnhöfen und zum vollständigen Transportbetriebe auf der Eisenbahn erforderlich ist,

ist, veräußern. Der Verkauf oder die dauernde Ueberlassung einzelner Theile der Bahnhöfe an den Staat zum Postbetriebe, an Gemeinden, Korporationen oder Individuen, zum Zwecke von Staatseinrichtungen oder zur Anlage von Packhöfen und Waarenniederlagen oder sonstigen, zum Nutzen des Bahnbetriebes und ohne diesen zu gefährden, den Vortheil der Gesellschaft erzielenden Einrichtungen, gehört nicht zu diesen untersagten Veräußerungen, auch bleibt der Gesellschaft freie Disposition über diejenigen ihr gehörigen Grundstücke vorbehalten, welche nach einem Atteste des betreffenden Regierungskommissars zum Transportbetriebe der Haupt- oder der Weißenfels-Leipziger Zweigbahn nicht nothwendig sind.

§. 7.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, ein Anleihe-Geschäft zu machen, welches die den nach diesem Plane zu emittirenden drei Millionen Thaler Prioritäts-Obligationen eingeräumten Rechte irgend beeinträchtigte oder schmälerte.

§. 8.

Die Ausloosung der nach §. 3. jährlich zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen geschieht in Erfurt durch die Direktion der Gesellschaft im Monat April, und zwar in einem, vierzehn Tage vorher durch die mehrgedachten öffentlichen Blätter bekannt zu machenden Termine, dem beizuwohnen die Inhaber dieser Obligationen die Befugniß haben.

Ueber die Verhandlung ist vom Syndikus der Gesellschaft ein Protokoll aufzunehmen.

§. 9.

Die Nummern der ausgeloosten Prioritäts-Obligationen werden binnen vierzehn Tagen nach Abhaltung des §. 8. gedachten Termins öffentlich bekannt gemacht und es erfolgt die Auszahlung derselben von dem §. 3. bezeichneten Tage an, nach dem Nominalwerthe an die Vorzeiger der Obligationen gegen Auslieferung derselben durch die Gesellschafts-Hauptkasse zu Erfurt, und in Berlin, Leipzig und Frankfurt a. M. bei den bekannt gemachten Häusern.

Mit dem im §. 3. angegebenen Zahlungstage hört die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen auf. Die Kupons über die noch nicht fällig gewesenen Zinsen und der Talon sind mit der ausgeloosten Prioritäts-Obligation gleichzeitig zu übergeben; geschieht dies nicht, so wird der Betrag dieser fehlenden, noch nicht fälligen Zinskupons von dem Kapitale gekürzt, um vorkommenden Falls zu deren Einlösung zu dienen.

Die im Wege der Amortisation eingelösten Prioritäts-Obligationen nebst den noch nicht fälligen Kupons werden in Gegenwart der Direktion und des Syndikus der Gesellschaft, der darüber ein Protokoll aufzunehmen hat, verbrannt, und daß dies geschehen, wird unter Angabe der Nummern durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht.

Die in Folge der Rückforderung von Seiten der Inhaber (§. 5.) oder der

der Kündigung (§. 3.) außerhalb der planmäßigen Amortisation eingelösten Prioritäts-Obligationen hingegen, ist die Gesellschaft befugt, wieder auszugeben.

§. 10.

Diejenigen Prioritäts-Obligationen, welche ausgeloost und gekündigt sind, und, der Bekanntmachung in den öffentlichen Blättern ungeachtet, nicht rechtzeitig zur Realisation eingehen, werden während der nächsten zehn Jahre von der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft alljährlich einmal öffentlich aufgerufen; gehen sie dessenungeachtet aber nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Realisation ein, so erlischt ein jeder Anspruch aus denselben an das Gesellschaftsvermögen, was dann unter Angabe der Nummern der nach diesem Verfahren werthlos gewordenen Prioritäts-Obligationen von der Direktion öffentlich bekannt zu machen ist.

Die Gesellschaft hat aus dergleichen Prioritäts-Obligationen keinerlei Verpflichtung mehr, doch steht es der Generalversammlung frei, die gänzliche oder theilweise Realisirung aus Billigkeitsrücksichten zu beschließen.

§. 11.

Die in diesem Plane §§. 2. 3. 8. 9. und 10. vorgeschriebenen öffentlichen Bekanntmachungen erfolgen in dem Königlich Preußischen Staats-Anzeiger, der Weimarischen Zeitung, der Gothaischen privilegirten Zeitung und der Leipziger Zeitung.

Wenn eines dieser Blätter eingeht, hat die Direktion in den drei anderen das an dessen Stelle tretende ein- für allemal bekannt zu machen. Die Bekanntmachung in noch anderen Blättern zu erlassen, behält sich die Direktion nach Umständen vor.

Zu Urkund dessen haben Wir das gegenwärtige landesherrliche Privilegium Allerhöchsteigenhändig vollzogen und mit Unserem Königlichen Insiegel ausfertigen lassen, ohne jedoch dadurch den Inhabern der Obligationen in Ansehung ihrer Befriedigung eine Gewährleistung von Seiten des Staats zu geben oder den Rechten Dritter zu präjudiziren.

Das gegenwärtige Privilegium ist durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Gegeben Berlin, den 19. Februar 1855.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. Simons. v. Bodelschwingh.

Prioritäts-Obligation der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Prioritäts-Obligation der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Serie III. Abth. A.
№..........

Angefertigt am..........

Eingetragen Fol...........

Beigegeben 12 Kupons.

A.

Prioritäts-Obligation

der

Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft

Jeder Obligation sind 12 Kupons auf die Jahre .... und ein Talon beigegeben.	Serie III. Abth. A. №.......... über	Die Erneuerung der Kupons nach Ablauf von sechs Jahren erfolgt nur nach Rückgabe des beigefügten Talons.

500 Thaler Preußisch Kurant.

Inhaber dieser Obligation hat auf Höhe des obigen Betrages von Fünfhundert Thaler Preußisch Kurant Antheil an dem in Gemäßheit der von den betheiligten drei hohen Staatsregierungen ertheilten Genehmigung und nach den Bestimmungen des umstehenden Planes emittirten Kapitale von Drei Millionen Thalern Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Erfurt, den ....

Die Direktion
der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

N. N.



Eingetragen
im.......... Fol......

Der Rendant.

B.

B.

Erster Zins-Kupon

der

Thüringischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligation

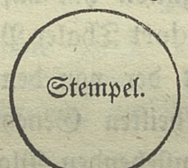
Ser. III. A. № ..... zahlbar am 1. Juli 185.

Schluß des §. 2. des Planes.
Zinsen von Prioritäts-Obligationen, deren Erhebung innerhalb vier Jahren von dem in den betreffenden Kupons bestimmten Zahlungstage ab nicht geschehen ist, verfallen zum Vortheil der Gesellschaft.
Jeder Zins-Kupon ist ungültig, wenn die Vorderseite desselben durchkreuzt oder eine Ecke desselben abgeschnitten ist.

Inhaber dieses empfängt am 1. Juli 185. die halbjährlichen Zinsen der oben benannten Prioritäts-Obligation über
500 Rthlr.
mit
Eilf Thaler sieben Silbergroschen sechs Pfennige
Preußisch Kurant.

Erfurt, den ....

Die Direktion
der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.



Eingetragen im Kupon-Buche ... Fol ....

C.

Serie III. | Abth. A.

Talon

zur Prioritäts-Obligation

№ ......

der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft

über

Fünfhundert Thaler Preußisch Kurant.

Der Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe nach Einlösung der jetzt ausgegebenen zwölf Zins-Kupons zu der oben bezeichneten Obligation die zweite auszugebende Reihe von zwölf Zins-Kupons nebst Talon.

Erfurt, den ....

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.
(Rudolph Decker.)